# DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

ORGAN URZĘDOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie, ul. Nowy Świat Nr. 14, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 48 (Konto czekowe P. K. O. Nr. 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — **10 zł**, w Czechosłowacji — **40 kč**, we Francji — **30 fr**, w Niemczech — **5 mk**, w pozostałych krajach — **1.50 dol.** Pojedyńczy numer — **1 zł.**

Zagranicą prenumeratę można uiszczać w urzędach czekowo-pocztowych na konto „Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie", pod następującemi numerami: Wien — Nr. B 79 500, Práha — Nr. 89 600, Paris — Nr. 60 012, Riga — Nr. 4030, Berlin — Nr. 11 000, przyczem na blankiecie wpłaty należy wpisać odnośny numer konta P. K. O., a na odwrotnej stronie odcinka — numer konta Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (30 658) oraz dokładny adres i nazwisko prenumeratora.

Cena ogłoszeń: za stronę — **100 zł**, ½ strony — **50 zł**, ¼ strony — **30 zł**, $^1/_8$ strony — **20 zł**, $^1/_{16}$ strony — **10 zł**, drobne — po **20 gr.** za wyraz. Przy ogłoszeniach wielokrotnych — ze zniżką **20%**.

Rok V. **Warszawa, dnia 21 stycznia 1932 r.** Nr. 5.

## TREŚĆ:



# Dział urzędowy.

## A. SPRAWY PRZEWOZOWO-TARYFOWE.

### I. ROZPORZĄDZENIA.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji**

z dnia 20 stycznia 1932 r.

**w sprawach taryfowych.**

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustawy o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się co następuje:

## Poz. 24. Taryfa Międzynarodowa na przewóz towarów kolejami żelaznemi (T. M. T.).

A. Z dniem ogłoszenia wprowadza się w życie Regulamin Międzynarodowy dla przewozu wagonów prywatnych o brzmieniu następującem:

### Regulamin Międzynarodowy dla przewozu wagonów prywatnych.

Z uwagi na to, że koleje angielskie nie należą, ani do Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, ani do Umowy o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej, stosuje się przy przewozie trajektowym między lądem stałym a Wielką Brytanją lub w kierunku odwrotnym przepisy specjalne.

### ARTYKUŁ I.

### Określenie wagonów prywatnych.

§ 1. Wagony prywatne, dopuszczone do komunikacji międzynarodowej, obejmują następujące specjalne rodzaje wagonów, które pewien zarząd kolei żelaznej włącza do swego taboru na nazwisko osoby prywatnej (osoby lub firmy) i oznacza je szczególnym znakiem |P|. W stosunku do kolei uważa się za właściciela wagonu tę osobę, która uzyskała włączenie wagonu i której nazwisko na wagonie jest uwidocznione.

§ 2. Do wagonów tych należą:

a) wagony — kotły (cysterny, rezerwoary, wagony z trwale umocowanemi beczkami, zbiornikami, kadziami i wagony—tanki);

b) wszystkie inne wagony, z wyjątkiem wagonów—kotłów, specjalnie urządzone do przewozu pewnych towarów.

§ 3. Kolej żelazna, do której taboru zażądano włączenia wagonu, jest jedynie uprawnioną do rozstrzygnięcia, czy wagon ten ma być dopuszczony do komunikacji międzynarodowej.

### ARTYKUŁ II.

### Warunki przewozu towarów w wagonach prywatnych.

Przewóz towarów w wagonach prywatnych podlega przepisom ustawowym o przewozie towarów kolejami żelaznemi.

### ARTYKUŁ III.

### Warunki przebiegu wagonów prywatnych.

§ 1. Wagonu prywatnego można używać do przewozu tylko takich towarów, do jakich jest on przeznaczony.

§ 2. Jeżeli wagon prywatny jest zaopatrzony w specjalne przyrządy (przyrządy do chłodzenia, zbiorniki na wodę, urządzenia maszynowe i t. p.), to obsługa tych urządzeń należy do nadawcy lub odbiorcy.

§ 3. Przewóz próżnych wagonów prywatnych odbywa się na zasadzie postanowień Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, o ile w regulaminie niniejszym nie postanowiono inaczej.

Nadawca powinien w liście przewozowym zamieścić, oprócz danych, przewidzianych przez Konwencję Międzynarodową o przewozie towarów kolejami żelaznemi, jeszcze dane następujące:

a) w rubryce „Oznaczenie towaru" — uwagę" próżny do załadowania" lub „próżny z powrotem";

b) w rubryce „Cechy i numery" — nazwę kolei, do której taboru wagon jest włączony, numer i stację macierzystą wagonu.

§ 4. Jeżeli wagon prywatny, wysłany próżny do załadowania, ulegnie w drodze takiemu uszkodzeniu, że będzie się nadawał do biegu tylko w stanie próżnym, umowę o przewóz uważa się za rozwiązaną na tej stacji, na której uszkodzenie stwierdzono. Stacja ta zatrzymuje wagon i żąda wskazówek bezpośrednio od właściciela, na jego koszt, telegramem prywatnym. Jeżeli właściciel jest równocześnie i nadawcą próżnego wagonu, wysyła się do niego telegram za pośrednictwem stacji nadania. Jeżeli natomiast właściciel nie jest nadawcą tego wagonu, telegram wysyła się wprost do niego pod takim adresem, jaki wynika z napisów, umieszczonych na wagonie. W tym wypadku stacja, na której stwierdzono uszkodzenie, zawiadamia o zatrzymaniu wagonu również i nadawcę za pośrednictwem stacji nadania.

Zawiadomienia, które mają być udzielone nadawcy albo właścicielowi, należy sporządzić w jednym z trzech języków, francuskim, niemieckim lub włoskim.

Wskazówki właściciela winny być sporządzone, bądź w języku urzędowym stacji, na której wagon zatrzymano, bądź też w jednym z trzech języków: francuskim, niemieckim lub włoskim.

Jeżeli wskazówki właściciela nie nadejdą w ciągu 8 dni od daty postawienia wagonu do dyspozycji, kolej żelazna ma prawo odesłać go z urzędu do stacji macierzystej, pod adresem właściciela, z zachowaniem warunków, przewidzianych w ustępie pierwszym § 3 art. IV. Powody odesłania wagonu wpisuje się do listu przewozowego.

Nadawca obowiązany jest zapłacić należności przewozowe i inne koszty, powstałe aż do chwili przybycia wagonu na stację, na której go zatrzymano.

Jeżeli zatrzymanie wagonu wynikło z winy kolei żelaznej, właściciel zachowuje swe prawa, przy uwzględnieniu postanowień wymienionych poniżej w art. VI.

## ARTYKUŁ IV.

### Prawo rozporządzania.

§ 1. Prawo rozporządzania wagonem prywatnym wobec kolei przysługuje właścicielowi, z wyjątkiem wypadków przewidzianych poniżej w § 2.

Właściciel wagonu prywatnego, o ile chce wagon ten wysłać próżny, powinien wręczyć stacji nadawczej list przewozowy, podpisany przez niego jako nadawcę.

§ 2. Nadawca wagonu prywatnego tak próżnego, jak ładownego, nie będący równocześnie właścicielem, obowiązany jest doręczyć stacji nadawczej, równocześnie z listem przewozowym, pisemne oświadczenie właściciela tego wagonu, wyrażającego swą zgodę na wykonanie przewozu.

Na czas trwania tego przewozu, zawiesza się prawo właściciela do rozporządzania wagonem.

Oświadczenie to nie jest wymagane, jeżeli wagon próżny, wysłany do załadowania przez właściciela, będzie przez odbiorcę nadany do przewozu w stanie ładownym na stacji, do której wagon nadszedł w stanie próżnym.

Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli spełnił warunek, przewidziany w pierwszym ustępie niniejszego paragrafu.

§ 3. W braku odmiennego zlecenia właściciela wagonu, kolej ma prawo wagony prywatne, które nadeszły z ładunkiem, odesłać po wyładowaniu na stację macierzystą, na koszt właściciela, za listem przewozowym, opiewającym na jego nazwisko.

Postanowienie to obowiązuje w wypadkach, gdy próżne wagony prywatne, które przybyły po ładunek, nie zostaną zwrócone przez odbiorcę w stanie ładownym, w ciągu 8 dni po przybyciu, chyba że właściciel dał odmienne zlecenie przed upływem tego terminu.

Postanowienia niniejszego paragrafu nie dotyczą wagonów, stojących na bocznicach prywatnych.

## ARTYKUŁ V.

### Niedopuszczalność zaliczeń, zaliczek w gotowiźnie i deklaracji w dostawie.

§ 1. Próżne wagony prywatne nie mogą być obciążane zaliczeniami i zaliczkami w gotowiźnie. Jednakże kolej żelazna ma prawo obciążyć wagon należnościami uprzedniemi i wogóle wszystkiemi kosztami, które poniosła.

§ 2. Deklaracja interesu w dostawie przy próżnych wagonach prywatnych jest nie dozwolona.

## ARTYKUŁ VI.

### Odpowiedzialność.

§ 1. Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy próżnych wagonów, odpowiada kolej wyłącznie wobec właściciela.

§ 2. W razie przekroczenia terminu dostawy przy towarach załadowanych do wagonów prywatnych, kolej żelazna nie odpowiada za opóźniony zwrot próżnego wagonu.

§ 3. Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego, albo za zaginięcie jego części składowych, kolej żelazna odpowiada tylko na zasadzie umowy, zawartej przy włączeniu wagonu między właścicielem wagonu a koleją żelazną (umowa o włączenie wagonu, postanowienia regulaminowe i t. d.).

W szczególności nie stosuje się przy przewozie wagonów prywatnych, terminów ustalonych w artykule 30 Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi.

§ 4. Roszczenia o odszkodowanie na zasadzie powyżej przytoczonych paragrafów 1 i 3, może zgłaszać tylko właściciel wagonu; należy je skierowywać do kolei żelaznej, do której taboru wagon jest włączony.

B. Równocześnie traci moc obowiązującą „Regulamin Międzynarodowy dla przewozu wagonów prywatnych", ogłoszony w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 29 września 1928 r. Nr. 10, poz. 62.

Nr. H. P./I/3/17.

**Poz. 25. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa część II, zeszyt 2, obowiązująca od dnia 1 czerwca 1930 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1931, Nr. 16, poz. 157).**

Str. 387 i 388 (str. 186 Dodatku I).

Początkowy termin ważności opłat dla dolomitu surowego oraz palonego, ogłoszonych w Dz. T. i Z. K. z r. 1931, Nr. 52, poz. 570 (na str. 627), zmienia się z „1 stycznia 1932 r. na „23 stycznia 1932 r.".

Za okres czasu od 1 stycznia 1932 r. do 22 stycznia 1932 r. powyższe opłaty prostuje się w następujący sposób:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 | Dolomit surowy (4101) | Szczakowa | Bohumin ČSD | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 68<br>3 |
| | | | Břeclav státní hranice | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 130<br>9 |
| | | | Svinov—Vítkovice | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 75<br>3 |
| | Dolomit surowy | | Třinec | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 70<br>2 |
| | | Ząbkowice | Bohumin ČSD | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 70<br>3 |
| | | | Břeclav státní hranice | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 132<br>9 |
| | Dolomit, roh | | Svinov—Vítkovice | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 77<br>3 |
| | | | Třinec | lož/ład<br>Pkv/Dkw | 74<br>2 |
| 3 | Dolomit pálený, též mletý (4100) | Szczakowa | Bohumin ČSD | lož/ład | 82 |
| | | | Břeclav státní hranice | lož/ład | 210 |
| | | | Dubi u Kladna | lož/ład | 315 |
| | | | Plzeň Škodovy závody | lož/ład | 353 |
| | Dolomit palony, także mielony | | Svinov—Vítkovice | lož/ład | 97 |
| | | | Třinec | lož/ład | 82 |
| | | Ząbkowice | Bohumin ČSD | lož/ład | 84 |
| | | | Břeclav státní hranice | lož/ład | 212 |
| | | | Dubi u Kladna | lož/ład | 317 |
| | | | Plzeň Škodovy závody | lož/ład | 355 |
| | Dolomit, gebrannt, auch gemahlen | | Svinov—Vítkovice | lož/ład | 99 |
| | | | Třinec | lož/ład | 86 |

Ponadto w tejże pozycji 570 Dz. T. i Z. K. na str. 627 (dolomit surowy) w rubryce trzeciej tabeli opłat linję, oddzielającą stacje Szczakowa i Ząbkowice, znajdującą się na poziomie linji pomiędzy stacjami rubryki czwartej Swinov—Vítkovice i Třinec, skreśla się, a zamieszcza się ją na poziomie linji oddzielającej w rubryce czwartej stacje Třinec i Bohumin ČSD.

Nr. H. Tz. III—65/1.

**Poz. 26. Niemiecko-Polsko-Sowiecki Związek Kolejowy. Taryfa na przewóz towarów i zwierząt pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Z. S. R. R. przez Polskę i obszar W. M. Gdańska część II, zeszyt A, obowiązująca od dnia 1 lipca 1931 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1931, Nr. 18, poz. 207).**

Z dniem 1 marca 1932 r. wprowadza się w Zeszycie A, części II powyższej taryfy, zmiany następujące:

na str. 79, w pozycji, „60. Żywice i smoły" w punktach 1 d) i e), obecną klasyfikację na kolejach polskich, podaną w rubryce 7 dla przesyłek zwyczajnych „III, 12 a, 12 b+18 b, 12 c+18 c", zastępuje się nową klasyfikacją następującą: „III, 6 a, 6 b, 6 c";

w tejże pozycji 60, w punktach 1 g) i h), obecną klasyfikację na kolejach polskich, podaną w rubryce 7 dla przesyłek zwyczajnych: „III, 6 a, 6 b, 6 c" zastępuje się klasyfikacją następującą: „III, 3 a, 3 b, 3 c";

na str. 87, w pozycji „63. Wapno szare (nieoczyszczony octan wapnia)" klasyfikację na kolejach polskich, podaną w rubryce 7 dla przesyłek zwyczajnych dla norm 5, 10 i 15 tonn: „12 a, 12 b, i 12 c", zastępuje się klasyfikacją: „4 a, 4 b, 4 c".

Nr. H. Tz. VI—195/47.

---

**Poz. 27. Niemiecko-Polsko-Sowiecki Związek Kolejowy. Taryfa na przewóz towarów i zwierząt pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Z. S. R. R. przez Polskę i obszar W. M. Gdańska część II, zeszyty A i B, obowiązująca od dnia 1 lipca 1931 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1931, Nr. 18, poz. 207).**

W zeszycie A części II powyższej taryfy wprowadza się następujące zmiany, uzupełnienia i sprostowania:

§ 1. Z mocą obowiązującą od dnia 1 lutego 1932 r.:

na str. 24—25:

zamieszcza się u dołu uwagę „2)" treści następującej:

„2) Stosuje się tylko przy przewozie tranzytem na odległościach najmniej 625 km w kierunku Niemcy — Z. S. R. R.";

na str. 37:

w punkcie 6 pozycji 29 „Żelazo i stal i t. d.", klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych, podaną w rubryce 7 „12a¹), 12b¹), 12 c¹)" zastępuje się klasyfikacją „14 a¹), 14 b¹), 14 c¹)";

na str. 39:

w punkcie 7 d) pozycji 29, klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych, podaną w rubryce 7 „12 a¹), 12 b¹), 12 c¹)" i „4 a, 4 b, 4 c" prostuje się na „4 a, 4 b, 4 c";

na str. 53:

w punkcie 20 d) pozycji 29, klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych, podaną w rubryce 7 „14 a¹), 14 b¹), 14 c¹)" i „6 a, 6 b, 6 c" prostuje się na „6 a, 6 b, 6 c";

na str. 54—55:

w poz.: 32 „Elektromagnesy" dotychczasową klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych w rubryce 7 zmienia się jak następuje:

| | I |
|---|---|
| 12a³) | 1 a |
| 12b³) | 1 b |
| 12c³) | 1 c |

w związku z powyższem u dołu tychże stron zamieszcza się nową uwagę „3)" treści następującej:

„3) Stosuje się tylko przy przewozie tranzytem na odległościach najmniej 625 km w kierunku Niemcy — Z. S. R. R."

na str. 61:

w punktach 1 i 4 poz. 39 „Płody rolne i t. d." klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych drobnych „IV", podaną w rubryce 7, prostuje się na „II + IV";

na str. 63:

w punkcie 5 poz. 39, klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych drobnych „IV", podaną w rubryce 7, prostuje się na „II + IV";

na str. 72—73:

punkt 2 poz. 52 „Przędza" skreśla się i zastępuje brzmieniem następującem:

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
| | 2. a) aus Flachs | 2. a) lniana | 2. a) льняная | dr.<br>5<br>10<br>15 |
| | b) aus Hanf | b) konopna | b) пеньковая | dr.<br>5<br>10<br>15 |

| 6 | | 7 | | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I e<br>A/B 5<br>A/B10<br>A/B | Kw.<br>A/B 5<br>A/B 10<br>A/B | Pl a<br>Pl b<br>Pl c<br>Pl d | I<br>1a<br>1b<br>1c | 48/03 | *) | 15 | — | — | 0,16<br>0,64 | |
| I e<br>A/B 5<br>A/B 10<br>A/B | Kw<br>A/B 5<br>A/B 10<br>A/B | Pl a<br>Pl b<br>Pl c<br>Pl d | II<br>4a<br>4b<br>4c | 48/03 | *) | 15 | — | — | 0,16<br>0,64 | |

na str. 81:

w punkcie 5 poz. 61 „Drzewo i t. d." klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych, podaną w rubryce 7 dla norm 5 i 10 tonn prostuje się na „13 a + D1a [1]), 13b + D 1b [1])";

na str. 87:

w poz. 64 „Węgiel drzewny" zamieszcza się w rubryce 7, przy klasyfikacji dla przesyłek drobnych pośpiesznych „Pl a" znak odnośnika „3)";

na str. 111:

w punkcie 5 poz. 92 „Maszyny i narzędzia rolnicze" klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „V", podaną w rubryce 7, prostuje się na „IV".

§ 2. Z mocą obowiązującą od dnia 1 marca 1932 r.:

na str. 73:

w punkcie 4 b) poz. 51 „Owoce i jagody i t. d." dotychczasową klasyfikację w rubryce 7 dla przesyłek zwyczajnych zmienia się na „II, 5 a, 5 b, 5 c".

na str. 93:

w punktach 1 i 2 poz. 81 „Kreozot" klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „8 a, 8 b, 8 c", podaną w rubryce 7, zmienia się na „7 a, 7 b, 7 c";

na str. 115:

w punkcie 1 a) poz. 98 „Oleje" klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „5 a, 5 b, 5 c", podaną w rubryce 7, zmienia się na „4 a, 4 b, 4 c";

w punktach 1 b) i c) klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „4 a, 4 b, 4 c" zmienia się na „3 a, 3 b, 3 c";

w punkcie 2 a) klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „8 a, 8 b, 8 c" zmienia się na „7 a, 7 b, 7 c";

na str. 117:

w punktach 2 b) — aa) i bb) poz. 98 „Oleje" klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „8a, 8 b, 8 c", podaną w rubryce 7, zmienia się na „7 a, 7 b, 7 c",

w poz. 99 „Pokosty i t. d." klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „5 a, 5 b, 5 c" zmienia się na „4 a, 4 b, 4 c";

na str. 127:

w punkcie 3 poz. 107 „Kwasy" klasyfikację dla przesyłek zwyczajnych „15 a, 15 b, 15 c", podaną w rubryce 7, zmienia się na „14 a, 14 b, 14 c".

Nr. H. Tz. VI. 195/3.

**Poz. 28. Polsko-Rumuński Związek Kolejowy. Taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego, brykietów z węgla kamiennego, koksu z węgla kamiennego, oraz koksu gazowego pomiędzy stacjami Polskich Kolei Państwowych z jednej strony a stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych z drugiej strony przy przejściu bezpośredniem oraz w tranzycie przez Czechosłowację i Węgry, obowiązująca od dnia 1 lipca 1931 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1931, Nr. 20, poz. 228).**

Z mocą obowiązującą od dnia 1 lutego 1932 r. wprowadza się w powyższej taryfie następujące uzupełnienia:

W Rozdziale D. I.

W tablicy opłat przewozowych dla węgla kamiennego, brykietów z węgla kamiennego i miału węglowego włącza się na str. 28 i 30 w porządku alfabtecznym następujące stacje odbiorcze:

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dragasani . . . . . | g 114 | g 114 | g 113 | g 113 | g 113 | g 112 | g 112 | g 112 | g 113 | g 112 |
| Jargara . . . . . . | g 99 | a 99 | a 98 | a 98 | a 98 | a 97 | a 97 | a 97 | a 98 | a 97 |
| Pohorlauți . . . . . | a 43 | a 43 | a 42 | a 42 | a 42 | a 41 | a 41 | a 41 | a 42 | a 41 |

W Rozdziale D. II.

W tablicy opłat przewozowych dla koksu z węgla kamiennego, koksu gazowego i miału koksowego włącza się na str. 34 i 35 w porządku alfabetycznym następujące stacje odbiorcze:

| | Koksownia Huta Falwa i t. d. | Koksownia Dębieńsko Knurów | Koksownia Emma |
|---|---|---|---|
| Dragasani . . . . . . . . . . . | g 113 | g 113 | g 114 |
| Jargara . . . . . . . . . . . . | a 98 | a 98 | a 99 |
| Pohorlauți . . . . . . . . . . | a 42 | a 42 | a 43 |

W Rozdziale F.

W tablicy odcinkowej D rumuńskich odległości włącza się str. 45 i 46 w porządku alfabetycznym następujące stacje rumuńskie:

| | Granica Państwa pod stacją: | |
|---|---|---|
| | Grigore Ghica Voda Śniatyn Załucze | Curtici Lököshaza |
| Dragasani . . . . . . . . . . . | 787 | 486 |
| Jargara . . . . . . . . . . . . | 452 | — |
| Pohorlauți . . . . . . . . . . . | 57 | — |

Nr. H. Tz. V/135/7/32.

Minister Komunikacji: *Kühn*

## II. ZARZĄDZENIA i OBWIESZCZENA.

### Obwieszczenia.

### Polskie Koleje Państwowe.

**W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.**

Na podstawie § 49 Regulaminu przewozu (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr. 93, poz. 721) niniejszem obwieszcza się kolejowe kursy walut zagranicznych, według których przelicza się należności przewozowe, zaliczenia, opłaty dodatkowe lub inne opłaty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia), jak również według których przyjmuje się zapłatę w walucie obcej (kursy przyjmowania), mianowicie:

**KOLEJOWY KURS WALUT ZAGRANICZNYCH**

(Obowiązuje od dnia 4 grudnia 1931 r., aż do odwołania).

**1. Waluty obce** (kursy przeliczenia):

| | | |
|---|---|---|
| Za 100 marek niemieckich | 212,00 | zł. |
| „ „ guldenów gdańskich | 174,50 | zł. |
| „ „ koron czeskich | 26,70 | zł. |
| „ „ franków szwajcarskich | 174,00 | zł. |
| „ „ szylingów austrjackich | 126,25 | zł. |
| „ „ pengö węgierskich | 156,35 | zł. |
| „ „ lei rumuńskich | 5,40 | zł. |
| „ „ lirów włoskich | 47,00 | zł. |
| „ „ franków francuskich | 35,50 | zł. |
| „ „ koron norweskich | 239,00 | zł. |
| „ „ franków złotych | 172,00 | zł. |
| Za 1 dolar Stanów Zjedn. Am. Półn. | 8,95 | zł. |

**2. Kursy złotego polskiego** (kursy przyjmowania):

| | | |
|---|---|---|
| Za 100 złotych | 47,00 | marek niemieckich |
| „ „ „ | 58,00 | guldenów gdańskich |
| „ „ „ | 379,00 | koron czeskich |
| „ „ „ | 57,50 | franków szwajcarskich |
| „ „ „ | 80,00 | szylingów austrjackich |
| „ „ „ | 1875,00 | lei rumuńskich |
| „ „ „ | 215,00 | lirów włoskich |
| „ „ „ | 11,25 | dolarów Stanów Zjedn. Am. Półn. |

Nr. F. D. V. 53/1.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 58367